

Flughafen Zürich: Direkte interkontinentale Verkehrsanbindung sicherstellen!

In der Zürcher Flughafenpolitik sind viele Fragen offen. Das verunsichert die Bevölkerung, führt zu Widerständen gegen den Flughafen und erschwert es den Marktakteuren, sich auf ihr Kerngeschäft zu konzentrieren. Das ist angesichts der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens und des Luftverkehrs sowie vor dem Hintergrund ihrer Bedeutung für die Verkehrsanbindung der Schweiz an die internationalen Märkte nicht mehr länger zu verantworten. Luftverkehr ist nicht Selbstzweck, sondern ein Instrument strategisch orientierter Standort- und Wirtschaftspolitik. Korrekturmaßnahmen sind deshalb unverzüglich einzuleiten.

1. Entwicklungsperspektiven sichern.

Feststellung	Die exzellente Erreichbarkeit der Schweiz für unsere ausländischen Geschäftspartner und der internationalen Märkte für unsere Export- und Dienstleistungsunternehmen sind strategische Erfolgspositionen der Schweiz.
Folgerungen	Der Flughafen Zürich und der Schweizer Luftverkehr schaffen für unsere Unternehmen sowie für den Tourismus unerlässliche Verkehrsbeziehungen zu europäischen sowie besonders auch zu überseeischen Märkten.
Forderungen	<ul style="list-style-type: none">- Der Flughafen muss sich der Nachfrage entsprechend entwickeln können und eine gute europäische und interkontinentale Anbindung der Schweiz ermöglichen.- Regulatorische Eingriffe, welche die Verkehrsmenge willkürlich begrenzen oder einen konkurrenzfähigen Betrieb erschweren, sind zu unterlassen.
Politische Aktion	<ul style="list-style-type: none">- Keine Plafonierung der Bewegungszahlen.- Keine Ausweitung des Nachtflugverbotes.- Keine weitere Verschärfung der NOx-Obergrenze.- Keine Pistenmoratorium (Veränderung von Länge und Lage der Pisten unterliegt ohnehin der Zustimmung des Souveräns).- Entschlossenes Ausschöpfen der rechtlichen und politischen Möglichkeiten gegen diskriminierende Einschränkungen des Flughafenbetriebes.

2. Konkurrenzfähigkeit erhalten.

Feststellung	Der Flughafen Zürich unterliegt betrieblichen Beschränkungen und umweltrechtlichen Auflagen, wie sie sonst kein einziger vergleichbarer interkontinentaler Flughafen zu beachten hat. Die damit verbundenen finanziellen Lasten werden auf die Kunden des Flughafens und die Passagiere der Luftverkehrsgesellschaften abgewälzt.
Folgerungen	Diese Situation beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsraumes Zürich sowie der Schweiz und zieht die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens Zürich wie auch der von Zürich aus operierenden Fluggesellschaften in Mitleidenschaft.
Forderung	Für den Betrieb des Flughafens sind Rahmenbedingungen zu schaf-

fen, die es ihm erlauben, die internationale und die interkontinentale Verkehrsanbindung der Schweiz zu konkurrenzfähigen Bedingungen sicherzustellen.

- Politische Aktion
- Bezüglich der Rahmenbedingungen, unter denen der Flughafen Zürich operiert, ist gegenüber vergleichbaren Interkontinentalflughäfen ein konsequentes Benchmarking einzuführen.
 - Wettbewerbsnachteile gegenüber den wichtigsten europäischen Konkurrenzstandorten sind zu beseitigen oder auszugleichen.

3. Planungssicherheit herstellen.

- Feststellung
- Aktuell herrschen hinsichtlich luftfahrtpolitischen Leitlinien, künftigen Betriebskonzept für den Flughafen Zürich und raumplanerischen Festlegungen in der Flughafenregion chaotische Verhältnisse.
- Folgerungen
- Dieser Zustand ist für Anwohner, Marktakteure und Nutzer des Flughafens absolut inakzeptabel. Die Planungssicherheit für alle Beteiligten ist ohne Zeitverzug wieder herzustellen.
- Forderungen
- Der Flughafen muss sich im Interesse des Gemeinwohls und der wirtschaftlichen Prosperität der Schweiz auf der Grundlage verlässlicher raumplanerischer Eckwerte weiter entwickeln können.
 - Bevölkerung und Liegenschafteneigentümer müssen sich im Vertrauen auf eine stabile Raumordnung im Wirtschafts- und Lebensraum einrichten können.
- Politische Aktion
- Geeignete Rahmenbedingungen für eine nachfragegerechte Flughafenentwicklung sind, koordiniert durch den Bund, mit Südbaden und den Nachbarkantonen im Rahmen des SIL – Prozesses abzusprechen.
 - Die unvermeidbaren Immissionen des Luftverkehrs sind hinsichtlich räumlicher Ausdehnung sowie zeitlicher und lärmässiger Einwirkung auf die Bevölkerung so zu ordnen, dass ein Minimum von Personen davon betroffen wird (Kanalisation).
 - Die Nordausrichtung des Flughafens ist wieder herzustellen, im Sinne einer Sofortmassnahme über die rasche Einführung des „gekröpften Nordanflugs“, mittelfristig durch möglichst weit gehende Wiederherstellung des Betriebskonzepts, wie es bis 2001 bestanden hat.
 - In den übermässig von Lärm betroffenen Gebieten ist eine kontrolliert Siedlungsentwicklung möglich zu machen. Sonderbauvorschriften sollen bauliche Lärmschutzmassnahmen privilegieren. Neue Siedlungsgebiete sollen die Umlagerung von unüberbauten und nicht vollständig genutzten Wohnflächenkapazitäten erlauben.

4. Rechtssicherheit herstellen

- Feststellung** Die Fluglärmproblematik und die damit verbundenen Fragen von Entschädigungen ist für alle Beteiligten unbefriedigend. Bei der betroffenen Bevölkerung besteht grosse Verunsicherung. Eingeleitete Verfahren dauern oft Jahre. In den betroffenen Gemeinden besteht keine Rechts- und Planungssicherheit. Auch für den Flughafen Zürich besteht keine Rechts- und Planungssicherheit.
- Folgerungen** Es besteht die erhebliche Gefahr, dass die ganze Thematik im Zusammenhang mit Fluglärm ausser Kontrolle gerät und die mit dem Fluglärm verbundenen Kosten Dimensionen erreichen, welche die öffentliche Luftfahrt in der Schweiz ernsthaft gefährden.
- Forderungen** Der Bund ist aufzufordern, auf Gesetzesstufe (z.B LSV) die offenen Fragen im Zusammenhang mit Lärmentschädigungen (Verfahren, Grundlagen für Entschädigungen) im Luftverkehr zu regeln. Der „Airport Zürich Noise Fund“(AZNF) ist in eine Organisationsform mit eigener Rechtspersönlichkeit überzuführen von welcher der Bund die Trägerschaft übernimmt. Der Noise Fund soll anschliessend zur Abwicklung der Lärmthematik aller Landesflughäfen der Schweiz dienen. Die Finanzierung der Kosten erfolgt im Prinzip verursachergerecht über spezielle Gebühren. Um Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Ausland auszugleichen ist der aus dem Inlandverkehr anfallende Kerosinsteuerertrag dem Fonds gutzuschreiben.
- Politische Aktion**
- Der Kanton Zürich unterstützt den Zürcher Flughafen auf Bundesebene, dass die offenen respektive umstrittenen Themengebiete im Bereich Fluglärm auf Gesetzesstufe geregelt werden. Er initiiert oder unterstützt entsprechende Vorstösse im eidgenössischen Parlament.
 - Der Kanton Zürich sucht zusammen mit Bund und Flughafen stabile zukünftige An- und Abflugverfahren und legt diese fest (Sachplan Infrastruktur Luftverkehr, SIL).
 - Der Kanton Zürich erarbeitet eine Richtplanung, welche die An- und Abflugverfahren am Flughafen Zürich entsprechend berücksichtigt. Dies hat mit einer vorgezogenen Teilrevision des PBG zu geschehen. Zuvor müssen die Sonderbauvorschriften festgelegt werden, die innerhalb der geplanten Abgrenzungslinien vorgesehen sind.

5. Luftverkehr in die Gesamtverkehrskonzeption der Schweiz einbetten.

- Feststellung** Luftverkehr ist nicht Selbstzweck, sondern Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und internationale Konkurrenzfähigkeit der Schweiz.
- Folgerung** Der Luftverkehr ist ein strategisches standort-, wirtschafts- und verkehrspolitisches Instrument des Bundes zur Förderung der allgemeinen Wohlfahrt und muss von diesem aktiv gefördert werden.
- Forderungen** - Der Bund entwickelt unter Einbezug der massgeblichen Akteure

eine Gesamtverkehrskonzeption für die konkurrenzfähige internationale und interkontinentale Verkehrsanbindung der Schweiz und setzt sie um.

- Der Bund schafft die rechtlichen Voraussetzungen für eine wirtschafts- und standortpolitisch ausgerichtete, aktive Förderung des schweizerischen Luftverkehrs.

Politische
Aktion

Die Bundesaufgaben hinsichtlich Förderung und Koordination der Luftfahrt sind auf Verfassungs- und Gesetzesstufe zu definieren.

- Art. 87 BV bis (neu)
 - o Der Bund legt Grundsätze über die Förderung und die nachhaltige Entwicklung der Schweizer Luftfahrt fest.
 - o Er setzt gesetzliche Rahmenbedingungen für die Schweizer Luftfahrt, die eine international konkurrenzfähige Anbindung der Schweiz an die europäischen und überseeischen Märkte ermöglichen.
 - o Er unterstützt und koordiniert Massnahmen der Kantone im Bereich der Luftfahrtinfrastruktur.
- Luftfahrtgesetz
Der Bund legt, abgestützt auf Art. BV 87 bis (neu) sowie auf einen mit den massgeblichen Akteuren gemeinsam entwickelten Masterplan zur Entwicklung des Luftverkehrs der Schweiz, ein revidiertes Luftfahrtgesetz vor.

Zürich, im Februar 2005

Mitunterzeichner in alphabetischer Reihenfolge:

ACS Sektion Zürich	_____
Baumeister-Verband des Kantons Zürich	_____
City-Vereinigung	_____
CVP des Kantons Zürich	_____
Economiesuisse	_____
FDP des Kantons Zürich	_____
Gesellschaft für Siedlungsentwicklung und Umwelt (GSU)	_____
Gewerbeverband der Stadt Zürich	_____
Hauseigentümer-Verband des Kantons Zürich	_____
Industrieverband Zürich	_____
Kantonaler Gewerbeverband	_____
Komitee Weltoffenes Zürich	_____
Schweiz Tourismus	_____
SVP des Kantons Zürich	_____
Swiss Retail Federation	_____
TCS Sektion Zürich	_____
Verband der Zürcher Kreditinstitute	_____
Verband Zürcher Arbeitgeber der Industrie (VZAI)	_____
Verband Zürcher Handelsfirmen	_____
Verband Zürcher Immobilienfirmen	_____
Verband Zürcher Kreditinstitute	_____
Zürcher Handelskammer	_____
Zürich Tourismus	_____